*Supplemento ordinario alla “Gazzetta Ufficiale„ n. 1 del 3 gennaio 2011 - Serie generale*

*Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1*
*Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma*

# GAZZETTA UFFICIALE

## DELLA REPUBBLICA ITALIANA

*PARTE PRIMA* **Roma - Lunedì, 3 gennaio 2011** **SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI**

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
VIA PRINCIPE UMBERTO 4 - 00185 ROMA



**N. 1**

## MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 30 novembre 2010.

**Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa e delle procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco.** (Decreto n. 1340/2010).

# S O M M A R I O

## MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

# DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

## MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 30 novembre 2010.

**Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa e delle procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco.** (Decreto n. 1340/2010).

IL COMANDANTE GENERALE
DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616, sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313, relativa alla ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, adottata a Londra il 1° novembre 1974 e successive modificazioni (SOLAS 1974/78);

Vista legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante riordino della legislazione in materia portuale, ed in particolare l'articolo 3 che attribuisce la competenza in materia di sicurezza della navigazione al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, che approva il regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, recante riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare l'articolo 7 relativo alle attribuzioni del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche ed in particolare l'articolo 4 relativo alle attribuzioni dei dirigenti;

Visto il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 - «Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485»;

Visto il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 - «Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485»;

Visto il decreto del Ministro della marina mercantile 22 luglio 1991, e successive modificazioni, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 240 del 12 ottobre 1991, recante norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi;

Visto il proprio decreto dirigenziale n. 1077 del 31 ottobre 2007 recante «Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi allegate al decreto del Ministro della marina mercantile 22 luglio 1991 (*G.U.* Serie Generale n. 240 del 12 ottobre 1991) e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco dei carichi medesimi» pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* Serie Generale n. 274 del 24 novembre 2007, e successive modifiche ed integrazioni;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 dicembre 2004 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 43 del 22 febbraio 2005 recante recepimento della direttiva 2001/96/CE in materia di «Requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse»;

Vista la Regola VI/1-2 della precitata Convenzione, come emendata, che rende obbligatorie, a decorrere dal 1 gennaio 2011, le disposizioni contenute nel Codice per il trasporto dei carichi solidi alla rinfusa (IMSBC Code) - adottato dall'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con Risoluzione MSC 268 (85) del 4 dicembre 2008 -, come emendato;

Vista la Circolare DEM3/1160 datata 10 dicembre 1999 dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione contenente la disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto;

Ritenuto necessario aggiornare le norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi di cui al citato decreto 22 luglio 1991, alla luce delle normative internazionali sopraccitate, nonché disciplinare in maniera uniforme per tutti i porti italiani le procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco dei succitati carichi solidi alla rinfusa;

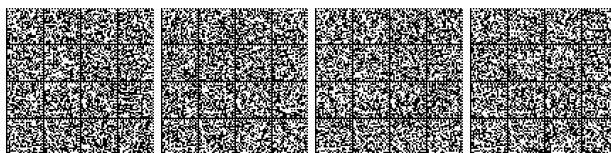
Decreta:

Art. 1.

1. Sono approvate e rese esecutive, le norme di sicurezza e le procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco di carichi solidi alla rinfusa, di cui all'Allegato 1 al presente decreto.

2. Il decreto dirigenziale 1077/2007 – e successive modifiche ed integrazioni - citato in premessa, unitamente agli allegati, è abrogato e sostituito dal presente decreto, che entrerà in vigore a decorrere dal 1° gennaio 2011.

Roma, 30 novembre 2010

*Il comandante generale Amm. Isp. Capo (CP):* BRUSCO

ALLEGATO *1*

*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

**NORME DI SICUREZZA E PROCEDURE AMMINISTRATIVE PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALL'IMBARCO E TRASPORTO MARITTIMO E PER IL NULLA OSTA ALLO SBARCO DI CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA.**

## 1.Campo di applicazione

1.1 Le presenti norme di sicurezza e procedure amministrative si applicano alle navi mercantili nazionali ed alle navi di bandiera estera che toccano i porti italiani, adibite alla navigazione marittima, che trasportano carichi solidi alla rinfusa.
Le presenti procedure non si applicano alla sosta ed alla movimentazione dei carichi solidi alla rinfusa all'interno delle aree portuali, a terra.

## 2. *Definizioni*

2.1. Ai fini delle presenti procedure si intende per:

a) Amministrazione: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

b) autorità marittima: gli uffici locali di cui all'articolo 17 del Codice della navigazione, secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

c) Autorità portuale: gli enti di cui all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

d) caricatore o proprietario: soggetto che ha stipulato un contratto per il trasporto di merci via mare o persona nel cui nome o per conto della quale viene stipulato il contratto;

e) carichi solidi alla rinfusa: le merci, elencate nell'appendice 1 del codice IMSBC e quelle espressamente autorizzate dall'Amministrazione, trasportate alla rinfusa nelle stive di una nave;

f) Codice IMSBC: il codice per il trasporto dei carichi solidi alla rinfusa adottato dall'IMO con Risoluzione MSC.268 (85) in data 4 dicembre 2008, e successive modifiche ed integrazioni;

g) consulente chimico di porto: il consulente iscritto nel registro di cui all'articolo 68 del codice della navigazione, secondo i requisiti previsti dalla circolare DEM3/1160 datata 10 dicembre 1999 citata in premessa;

h) D.M. 22 luglio 1991: il decreto del Ministro della marina mercantile 22 luglio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 240 del 12 ottobre 1991, recante norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi, e successive modifiche ed integrazioni;

i) IMO: International Maritime Organization (Organizzazione internazionale marittima);

j) navi nuove soggette SOLAS: le navi da carico di bandiera italiana e straniera in navigazione internazionale, di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, costruite dopo il 1° settembre 1984, e di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate, costruite dopo il 1° febbraio 1992;

k) navi esistenti soggette SOLAS: le navi da carico di bandiera italiana e straniera in navigazione internazionale di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, costruite prima del 1° settembre 1984;

l) navi non soggette SOLAS:

1) navi da carico di bandiera italiana o straniera in navigazione internazionale di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate costruite prima del 1° febbraio 1992;
2) navi da carico di qualsiasi stazza lorda in navigazione nazionale o minore;

m) organismo tecnico: uno degli organismi che, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 3 agosto 1998, n.314, e successive modificazioni è espressamente autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all' l'assolvimento dei compiti di cui al D.M. 22 luglio 1991;

n) navi portarinfuse: le navi così come definite alla Regola XII/1.1 della SOLAS 74, come emendata;

o) SOLAS: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare ed il relativo Protocollo del 1978 (SOLAS 1974/78) e successive modificazioni;

p) regolamento di sicurezza: il regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, e successive modificazioni.

q) raccomandatario marittimo: il soggetto di cui all'art. 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135;

r) rappresentante del terminale: qualsiasi persona designata dal gestore del terminale che ha la responsabilità e l'autorità per sorvegliare i preparativi, lo svolgimento ed il completamento delle operazioni di carico o di scarico di una determinata nave effettuate presso il terminale;

Per quanto riguarda la nomenclatura tecnica in materia di trasporto di carichi solidi alla rinfusa, salvo che sia diversamente indicato, si applicano le definizioni contenute nella vigente normativa internazionale e nazionale.

2.2. In tutti i casi in cui nel codice IMSBC si fa riferimento alla:

**a) autorità competente**: per tale si deve intendere rispettivamente, a seconda delle competenze amministrative e tecniche relative alle merci o alla nave, l'Amministrazione o l'organismo tecnico in conformità alle esplicite indicazioni riportate nelle singole sezioni e schede del codice IMSBC;

**b) persona riconosciuta dall'Amministrazione*:*** per tale si deve intendere il consulente chimico di porto.

**c) organizzazione di misura accreditata**: per tale si deve intendere un laboratorio della Pubblica Amministrazione ovvero il consulente chimico di porto;

**3.Carichi solidi alla rinfusa**

3.1 Il trasporto di carichi solidi alla rinfusa deve essere effettuato in conformità con le prescrizioni del codice IMSBC.

3.2 Per la navigazione nazionale, l'Amministrazione può adottare misure che consentano l'equivalenza alle disposizioni del codice IMSBC, purché tali equivalenze siano efficaci quanto le suddette prescrizioni e garantiscano lo stesso livello di sicurezza.

3.3 L'imbarco, sbarco e trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi non elencati nel codice IMSBC, può essere effettuato dopo aver ottenuto la relativa autorizzazione da parte dell'Amministrazione. Per le navi in navigazione internazionale la predetta autorizzazione verrà rilasciata secondo le modalità di cui alla Sezione 1.3 del predetto Codice.

**4. Istruzioni per l'equipaggio e documentazione da tenere a bordo**

4.1. Le navi da carico adibite a navigazione internazionale devono soddisfare quanto richiesto alla Regola II-2/16 della SOLAS.

4.2. In aggiunta a quanto stabilito nel punto 4.1, tutte le navi di bandiera italiana (indipendentemente dalla navigazione a cui sono abilitate) devono soddisfare quanto segue:

a) ai fini della sicurezza e della tutela della salute dei lavoratori marittimi, l'armatore e il comandante di navi di bandiera nazionale provvedono, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 6, comma 5 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, ad istruire opportunamente l'equipaggio in ordine ai rischi derivanti dalla tipologia di carichi solidi alla rinfusa di volta in volta trasportati ed alla particolare azione da svolgere in caso di emergenza. Ove si tratti di trasporto di carichi solidi alla rinfusa che possono esercitare un'azione nociva per l'organismo umano, l'equipaggio deve essere anche istruito in ordine alle norme di pronto soccorso ed all'uso dei mezzi di protezione individuale, secondo quanto indicato nella relazione tecnica sulla valutazione dei rischi redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271.

b) le istruzioni di cui al punto a) sono affisse all'albo della nave e sono riportate nel "manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro" di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271.

**5.Vigilanza**

5.1 L'autorità marittima vigila sulle operazioni di imbarco, stivaggio e sbarco dei carichi solidi alla rinfusa, ai fini della sicurezza della nave, stabilendone le relative modalità, tenuto conto di quanto contenuto nel Codice IMSBC, delle condizioni locali e delle

circostanze speciali, come appropriato, in relazione ai carichi oggetto delle operazioni di cui trattasi.

5.2 La vigilanza antincendio è svolta secondo modalità disciplinate con ordinanza dell'autorità marittima, concordate con il Comando provinciale dei Vigili del fuoco.

5.3 Restano ferme le disposizioni vigenti in materia di servizi di polizia doganale.

**6.Requisiti di idoneità delle navi**

**6.1 Trasporto di qualsiasi carico solidi alla rinfusa di cui ai gruppi A, B o C del codice IMSBC**,

le navi soggette alla SOLAS devono soddisfare i requisiti prescritti dalla stessa. Le navi non soggette alla SOLAS dovranno rispettare le pertinenti norme stabilite dall'Amministrazione di bandiera.

In aggiunta ai requisiti di cui sopra, le navi, a seconda dello specifico carico trasportato, devono soddisfare le seguenti, ulteriori prescrizioni:

**6.2 in caso di trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo A del codice IMSBC con contenuto di umidità superiore all'umidità limite al trasporto:**

Tutte le navi dovranno rispettare le disposizioni previste dalla Sezione 7.3 – Paragrafo 7.3.2 - del Codice IMSBC;

**6.3 in caso di trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo B del codice IMSBC classificati MHB:**

Tutte le navi dovranno rispettare le specifiche disposizioni previste dal Codice IMSBC (con particolare riferimento alla Sezione 9 e alle singole schede dei prodotti);

**6.4 in caso di trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo B del codice IMSBC ed appartenenti alle classi elencate nella tabella 19.2 allegata alla regola 19 cap. II-2 SOLAS:**

**A) navi nuove soggette alla SOLAS**

Le navi nuove soggette alla SOLAS devono soddisfare la regola II-2/54 (se costruite il o dopo il 1 settembre 1984 ma prima del 1 luglio 2002) o la regola II-2/19 (se costruite il o dopo il 1 luglio 2002).

**B) Navi esistenti soggette alla SOLAS e navi non soggette alla SOLAS**

**1)** Fermo restando quanto stabilito dalla SOLAS, cui la navi sono soggette in relazione alla loro data di costruzione, ovvero, per navi non soggette alla SOLAS,

dal Regolamento di sicurezza, alle navi esistenti soggette alla SOLAS e alle navi non soggette SOLAS si applicano le prescrizioni particolari di cui al comma 2;

**2)** salvo esplicite disposizioni contrarie, ai fini dell'applicazione della Tabella 1 (riportata in *annesso 1*), valgono le disposizioni di cui alle successive lettere:

a) Le navi devono essere provviste di impianti tali da assicurare una pronta disponibilità di acqua dal collettore principale antincendio alla pressione richiesta dalla Convenzione SOLAS cui le navi sono soggette in relazione alla loro data di costruzione oppure dal Regolamento di Sicurezza; ciò può essere ottenuto mantenendo il collettore costantemente sotto pressione oppure mediante sistemazioni, ubicate in idonee posizioni, per la messa in moto a distanza delle pompe antincendio;

b) La quantità di acqua disponibile deve essere tale da alimentare, alla suddetta pressione, boccalini a doppio uso, in numero, caratteristiche e dimensioni conformi a quanto richiesto dalla Convenzione o dal Regolamento sopra citati, i cui getti possano essere diretti su qualsiasi parte del locale da carico quando vuoto. La stessa quantità di acqua può essere riversata con mezzi equivalenti, a soddisfazione dell'Organismo tecnico;

c) Macchinari, apparecchiature e cavi elettrici non devono essere in locali da carico, nei locali ro/ro chiusi e nei locali ro/ro aperti, a meno che ciò, a giudizio dell'Organismo tecnico, sia necessario per motivi operativi. Tuttavia, eventuali macchinari ed apparecchiature elettriche installati in detti locali devono essere idonei all'uso negli ambienti pericolosi ai quali possono essere esposti, e opportunamente certificati da un laboratorio indipendente ( a soddisfazione dell'Organismo tecnico) in funzione della particolare atmosfera infiammabile che può essere presente in tali ambienti, a meno che sia possibile isolare completamente l'impianto elettrico (mediante la rimozione di un elemento rimovibile diverso dal fusibile). Gli attraversamenti di ponti e paratie per cavi devono essere resi stagni al passaggio di gas o vapori. I cavi entro i locali da carico e l'intero percorso degli stessi devono essere del tipo armato e protetti contro danneggiamenti da urti. Qualsiasi altra apparecchiatura che possa costituire una sorgente di ignizione di vapori infiammabili non è ammessa.

d) I locali chiusi adibiti al carico devono essere provvisti di un adeguato impianto di ventilazione meccanica. L'impianto di ventilazione deve essere realizzato in modo da effettuare almeno sei ricambi d'aria all'ora, riferiti al volume vuoto del locale, e da estrarre i vapori dalle parti alte o dalle parti basse, come appropriato in relazione alle merci trasportate. Le condotte di ventilazione devono essere provviste di serrande d'intercettazione metalliche munite degli indici di "aperto" e "chiuso";

e) I ventilatori e gli estrattori devono essere costruiti in materiali tali da evitare la possibilità di ignizione di miscele di gas e aria. Sulle aperture sia esterne sia interne delle condotte di ventilazione devono essere sistemate adeguate reti di protezione tagliafiamma;

f) deve essere prevista una ventilazione naturale nei locali da carico chiusi destinati al trasporto alla rinfusa di merci pericolose solide dove non sia prevista una ventilazione meccanica;

g1) In aggiunta agli equipaggiamenti da vigile del fuoco prescritti dalla Convenzione SOLAS o dal Regolamento di sicurezza devono esservi almeno quattro indumenti protettivi completi resistenti all'attacco dei prodotti chimici. L'indumento protettivo deve coprire tutta la pelle in modo da proteggere qualsiasi parte del corpo;

g 2) In aggiunta agli apparecchi autorespiratori prescritti dalla convenzione SOLAS o dal Regolamento di sicurezza devono esservi a bordo almeno due apparecchi autorespiratori, di tipo approvato, funzionanti ad aria compressa contenenti almeno 1200 litri d'aria libera. Ognuno di detti apparecchi deve essere provvisto di due cariche d'aria di riserva;

h) Le paratie costituenti delimitazioni tra i locali e gli spazi del carico ed i locali macchine devono essere tagliafuoco di classe A-60. La coibentazione delle paratie può essere omessa se le merci pericolose sono stivate ad una distanza orizzontale non inferiore a 3 metri da dette paratie. La coibentazione dei ponti può essere omessa se le merci pericolose sono stivate ad una distanza orizzontale non inferiore a 3 metri dalla proiezione verticale delle paratie dei locali macchine di categoria "A". Le altre delimitazioni tra detti locali devono essere tagliafuoco di classe A-60.

## 7.Certificazioni e documentazione tecnica

7.1 Le navi da carico di bandiera italiana e straniera per attestare la rispondenza ai requisiti di idoneità prescritti dai punti 3 e 6 delle presenti procedure, devono essere in possesso della certificazione e della documentazione sotto elencata:

**a) in caso di trasporto di qualsiasi carico solido alla rinfusa di cui ai gruppi A, B o C del codice IMSBC:**

i) navi in navigazione internazionale:

.1 navi portarinfuse: il libretto di carico di cui alla regola 7.2 del cap. VI della SOLAS vidimato per l'approvazione, in conformità alla regola 8.1 del cap. XII della SOLAS

dall'Amministrazione di bandiera o da un organismo riconosciuto dalla stessa, per le navi di bandiera straniera, o dall'organismo tecnico per le navi di bandiera nazionale;

.2 navi diverse da navi portarinfuse di stazza lorda superiore a 500 tonnellate: il libretto di carico di cui alla regola 7.2 del cap. VI della SOLAS;

.3 navi diverse da navi portarinfuse di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate: il pertinente documento di stabilità rilasciato dall'amministrazione di bandiera;

ii) navi in navigazione nazionale ad esclusione della navigazione locale:

- il fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico;

**b) in caso di trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo A del codice IMSBC con contenuto di umidità superiore all'umidità limite al trasporto:**

1) per le navi di bandiera nazionale, l'attestazione di idoneità, di cui al successivo punto 7.4, rilasciata dall'organismo tecnico che documenta la rispondenza dell'unità al paragrafo 7.3.2 della Sezione 7 del codice IMSBC;

2) per le navi di bandiera straniera, un'equivalente attestazione di idoneità rilasciata dall'Amministrazione di bandiera della nave o da un organismo autorizzato dalla stessa.

**c) in caso di trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo B del codice IMSBC classificati MHB:**

1) per le navi di bandiera nazionale, l'attestazione di idoneità, di cui al successivo punto 7.3, rilasciata dall'organismo tecnico;

2) per le navi di bandiera straniera, in alternativa all'attestazione di cui al precedente punto 1), un'equivalente attestazione di idoneità rilasciata dall'Amministrazione di bandiera della nave o da un organismo autorizzato dalla stessa;

**d) in caso di trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo B del codice IMSBC ed appartenenti alle classi elencate nella tabella 19.2 allegata alla regola 19 cap. II-2 SOLAS:**

1) navi nuove soggette alla SOLAS: il documento di conformità di cui al successivo punto 7.2, previsto dalla regola II-2/54 (se costruite il o dopo il 1 Settembre 1984 ma prima del 1 Luglio 2002) o dalla regola II-2/19 (se costruite il o dopo il 1 Luglio 2002) rilasciato dall'Amministrazione di bandiera o da un organismo autorizzato dalla stessa, per le navi di bandiera straniera, o dall'organismo tecnico per le navi di bandiera nazionale;

2) navi esistenti soggette alla SOLAS e navi non soggette alla SOLAS:

i. per le navi di bandiera nazionale, l'attestazione di idoneità, di cui al successivo punto 7.3, rilasciata dall'organismo tecnico ovvero il documento di conformità di cui al successivo punto 7.2;

ii. per le navi di bandiera straniera, in alternativa all'attestazione di cui al punto precedente, un'equivalente attestazione di idoneità rilasciata dall'Amministrazione

di bandiera della nave o da un organismo riconosciuto dalla stessa, ovvero il documento di conformità di cui al successivo punto 7.2.

7.2 Il ***documento di conformità*** di cui al precedente punto 7.1 e riportato in *annesso 2:*

i. per le navi di bandiera italiana: ha validità non superiore a 5 anni con obbligo di visita annuale da effettuarsi entro un periodo di 3 mesi anteriormente o posteriormente ad ogni data anniversaria e decade qualora vengano modificate le condizioni in base alle quali è stato rilasciato. Esso può essere rinnovato dopo buon esito degli accertamenti eseguiti dall'organismo tecnico;

ii. per le navi di bandiera straniera: ha validità e visite periodiche stabilite dall'amministrazione di bandiera o da un organismo autorizzato dalla stessa.

7.3 ***L'attestazione di idoneità al trasporto di carichi solidi pericolosi alla rinfusa***, conforme al modello allegato (*annesso 3*), è valida per un periodo di tempo non superiore a 5 anni, con obbligo di visite annuali da effettuarsi entro un periodo di 3 mesi, anteriormente o posteriormente, ad ogni data anniversaria, e decade qualora vengano modificate le condizioni in base alle quali è stata rilasciata. Essa può essere rinnovata dopo buon esito degli accertamenti eseguiti dall'organismo tecnico.

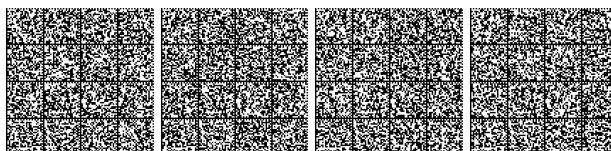
7.4 ***L'attestazione di idoneità' al trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo "A" del Codice IMSBC con contenuto di umidità superiore all'umidità limite al trasporto,*** conforme al modello allegato (*annesso 4*) attestante la rispondenza dell'unità al paragrafo 7.3.2 della Sezione 7 del codice IMSBC, è valida per un periodo non superiore a 5 anni con obbligo di visita annuale da effettuarsi entro un periodo di 3 mesi anteriormente o posteriormente ad ogni data anniversaria e decade qualora vengano modificate le condizioni in base alle quali è stato rilasciato. Esso può essere rinnovato dopo buon esito degli accertamenti eseguiti dall'organismo tecnico.

**8. Autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco**

**8.1** L'armatore o il raccomandatario marittimo della nave presenta all'autorità marittima, con 24 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo della nave, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco. In sede locale l'autorità marittima può determinare tempi inferiori per la presentazione dell'istanza, in relazione a particolari esigenze di traffico.

**8.2** L'istanza deve soddisfare l'imposta sul bollo e deve essere compilata in duplice copia. Ferma restando l'osservanza della normativa in materia di imposta sul bollo, l'istanza, unitamente ai relativi allegati, può essere trasmessa all'autorità marittima via facsimile, via posta elettronica od altro mezzo riconosciuto.

**8.3** L'istanza, unitamente agli allegati, (*vedi annessi 5 e 5 bis*), riferita alla totalità del carico da imbarcare/sbarcare, deve contenere:

a) dati nave:
   1. nome, numero IMO, nazionalità, stazza lorda, anno di impostazione chiglia ed abilitazione alla navigazione della nave;

2. data e ora di previsto arrivo della nave;
3. ormeggio previsto in porto;

b) dati relativi al carico da imbarcare/sbarcare:
1. porto di destinazione o di provenienza;
2. nome tecnico, gruppo e, come appropriato, numero ONU e classe IMO;
3. quantità da imbarcare o sbarcare;

c) nell'istanza deve essere attestato, come appropriato, che sulla base delle dichiarazioni ricevute lo stivaggio del carico a bordo sarà effettuato, a cura del comando di bordo, tenendo conto:
1. della certificazione della nave;
2. della presenza di altro carico a bordo (merci pericolose e/o derrate alimentari);
3. delle norme di sicurezza di cui al cap. VI della SOLAS, solo per navi in navigazione internazionale, e dei criteri di separazione e stivaggio prescritti dal D.M. 22 luglio 1991;
4. delle condizioni riportate nel libretto di carico di cui alla regola 7.2 del cap. VI della SOLAS, solo per navi in navigazione internazionale, o del fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico ;
5. del piano di caricazione/scaricazione, concordato tra comandante e rappresentante del terminale di cui alla regola 7.3 del cap. VI della SOLAS (*annesso 7*).

**8.4** All'istanza devono essere allegati i documenti indicati al successivo punto 8.9, come necessario.

**8.5** L'autorità marittima – mediante l'esame della documentazione presentata – verifica che la stessa contenga le indicazioni prescritte dalle presenti procedure, che la nave sia idonea al trasporto delle merci e che le stesse siano ammesse al trasporto marittimo. In esito al predetto esame l'autorità marittima autorizza l'imbarco e trasporto o concede il nulla osta allo sbarco (*annesso 5*).

**8.6** Copia dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco viene restituita al richiedente (armatore o raccomandatario marittimo) che provvederà per la consegna della stessa al comandante della nave. L'autorità marittima può restituire l'autorizzazione o il nulla osta anche via facsimile, posta elettronica o altro mezzo riconosciuto.

**8.7** Nei porti ove ha sede l' autorità portuale, l'autorità marittima provvederà ad inviare alla predetta autorità copia dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco, anche ai fini di quanto prescritto dagli articoli 6 e 24 della legge 28 gennaio 1994 n. 84.

**8.8** Le pratiche previste per la concessione dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco devono essere svolte, salvo casi eccezionali, durante le ore di ufficio. In sede locale l'autorità marittima regolamenta l'espletamento eccezionale di tali pratiche al di fuori dell'orario di ufficio.

**8.9** Documentazione da allegare all'istanza:

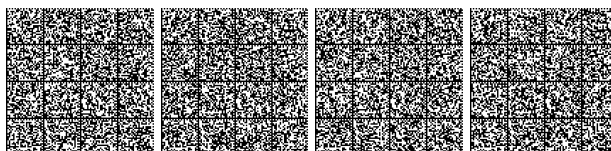
a) certificazione di cui al punto 7 del presente allegato. La stessa può essere depositata in copia presso l'autorità marittima all'atto del primo arrivo della nave;

b) copia della “scheda informazioni sul carico” (*annesso 6*) compilata dal caricatore e contenente tutti i dati tecnici richiesti dalla Sezione 4.2 del D.M. 22 luglio 1991;
c) certificati di analisi e connesse dichiarazioni di cui alla Sezione 4.3 del D.M. 22 luglio 1991;
d) dichiarazioni aggiuntive prescritte dalle tabelle relative ai singoli prodotti;
e) dichiarazione di cui alla regola 10.2 del cap. XII della SOLAS rilasciata da un ente collaudatore accreditato dall’Amministrazione del paese di produzione del prodotto o, in mancanza, dall’organizzazione di misura accreditata così come definita nel paragrafo 2.2 del presente allegato ovvero, in caso di giustificata urgenza, da un chimico iscritto all’albo professionale.

**8.10** Prima dell’inizio delle operazioni commerciali, a cura del raccomandatario marittimo, dovranno essere consegnati all’autorità marittima copia del piano di caricazione/ scaricazione di cui alla regola 7.3 del cap. VI della SOLAS (*annesso 7*) e copia della check-list di sicurezza terra-nave di cui alla Risoluzione A.862 (20) unitamente alle linee guida della stessa (*annessi 8 e 8 bis*), concordati tra il comandante della nave e il rappresentante del terminale e, nel caso di sbarco di carichi alla rinfusa suscettibili di emettere gas tossici o infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, copia della certificazione attestante lo stato di sicurezza delle stive rilasciata da un consulente chimico di porto in osservanza a quanto previsto dall'art. 25 del D.Lgs. 272/99.

**8.11** Nel caso di imbarco e trasporto o transito di merci pericolose, di cui alla regola 7 parte A-1 del cap. VII della SOLAS, il Comandante della nave, prima della partenza, dovrà consegnare copia del **manifesto speciale** o del **piano di carico** di cui alla regola 7-2.2 parte A-1 del cap. VII della SOLAS all’autorità marittima nonché al raccomandatario marittimo o all’armatore il quale dovrà conservarlo fra i suoi atti fino alla completa discarica delle merci pericolose ivi riportate.

**8.12** La documentazione indicata nei precedenti punti 8.9, 8.10 e 8.11 può essere presentata in fotocopia – anche non autenticata – oppure inviata via facsimile, posta elettronica o altro mezzo riconosciuto.

**8.13** I documenti indicati nel presente punto 8 devono riportare in corrispondenza di ogni firma, in caratteri in stampatello, il nome ed il cognome di chi appone la firma, nonché il suo *status* all’interno dell’organizzazione o società di appartenenza.

*Annesso 1*

*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

**Tabella 1 – Applicazione delle prescrizioni alle diverse classi di merci pericolose per navi e per locali da carico adibiti al trasporto di merci pericolose alla rinfusa**

| PUNTO 6.4 \ CLASSE | 4.1 | 4.2 | 4.3[1] | 5.1 | 6.1 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | |
| a) | X | X | - | X | - | - | X |
| b) | X | X | - | X | - | - | X |
| c) | X | X[2] | X | X[3] | - | - | X[3] |
| d) | - | X[2] | X | - | - | - | - |
| e) | X[4] | X[2] | X | X[2,4] | - | - | X[2,4] |
| f) | X | X | X | X | X | X | X |
| g)[1)] | X | X | X | X | X | X | X |
| g)[2)] | X | X | X | X | X | X | X |
| h) | X | X | X | X[2] | - | - | X[5] |

[1.] I rischi delle merci di questa classe che possono essere trasportate alla rinfusa sono tali da richiedere, oltre alla rispondenza alle prescrizioni elencate nella presente tabella, una particolare considerazione da parte dell'Amministrazione circa la costruzione e le dotazioni della nave considerata.

[2.] Applicabile solo agli agglomerati di semi contenenti estratti con solvente, al nitrato di ammonio e ai fertilizzanti di nitrato di ammonio.

[3.] Applicabile unicamente al nitrato di ammonio e ai fertilizzanti di nitrato di ammonio. Tuttavia, un livello di protezione in accordo con gli standards contenuti nella "International Electrotechnical Commission" publication 60079, *Electrical Apparatus for Explosive Gas Atmospheres*, è sufficiente

[4.] Sono richieste solo idonee protezioni mediante reti tagliafiamma.

[5.] Sono sufficienti le disposizioni del Codice IMSBC, come emendato.

*Annesso 2*
*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

**DOCUMENTO DI CONFORMITA'**
***DOCUMENT OF COMPLIANCE***

***No. ----------------------------***

Requisiti speciali per le navi che trasportano merci pericolose
*Special requirements for ships carrying dangerous goods*

rilasciato in applicazione delle prescrizioni di cui alle Regole **II-2/19.4** della SOLAS 74 come emendata
*Issued in pursuance of the requirements of **II-2/19.4** of SOLAS 74 as emended*

per incarico del Governo della
*under the authority of the Government of the*

**REPUBBLICA ITALIANA**
***REPUBLIC OF ITALY***

dal
*by*

……………………………………………

| Nome della nave<br>*Name of ship* | Nominativo Internazionale<br>*Distinctive Number or Letters* | Porto d'immatricolazione<br>*Port of Registry* | Numero IMO (se applicabile)<br>*IMO Number (if applicable)* |
|---|---|---|---|
| | | | |

Tipo di nave: …………………………..
*Type of ship*

**SI DICHIARA:**
***THIS IS TO CERTIFY:***

1. che la costruzione e l'equipaggiamento della succitata nave sono stati riscontrati rispondenti alle prescrizioni della reg. II-2/19 della SOLAS '74, come emendata, e
   *that the construction and equipment of the above- mentioned ship have been found to comply with the provisions of the reg. II-2/19 SOLAS '74, as emended, and*

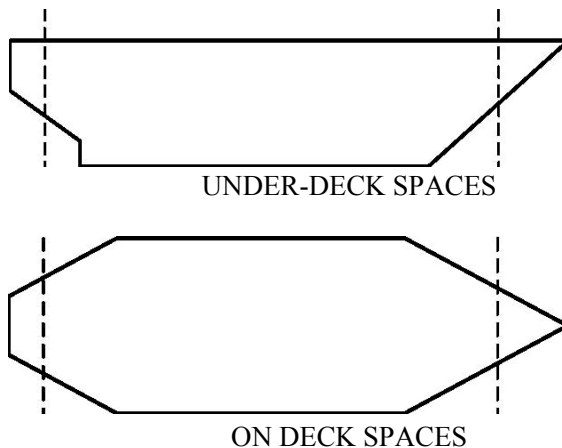
2. che la nave è idonea al trasporto delle classi di merci pericolose specificate nell'appendice al presente Documento di conformità a condizione che siano osservate le prescrizioni operative di cui al Codice IMDG e al Codice IMSBC per le singole sostanze, materiali o carichi trasportati;
   *that the ship is suitable for the carriage of those classes of dangerous goods as specified in the appendix to present Document of compliance subject to provisions of IMDG Code and IMSBC Code for individual substances, materials or articles also being complied with.*

Il presente Documento di Conformità e' valido fino al:
*This Document of Compliance is valid until:*

Rilasciato a: …………………………………….. il: …………………………
*Issued at:* *on*

…………………………………………………………………….
Firma e timbro/*Signature and seal*

**APPENDICE**
**APPENDIX**

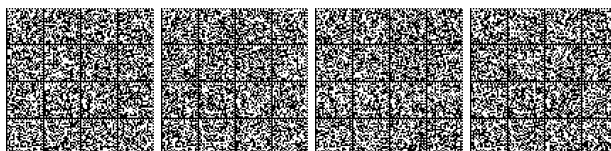
*Spaces to be indicated in the plans with numbers corresponding with the table below*

| Hold Class | 1 | 2 | 3 | . | . | . | . |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.1 to 1.6 | | | | | | | |
| 1.4S | | | | | | | |
| 2.1 | | | | | | | |
| 2.2 | | | | | | | |
| 2.3 flammable | | | | | | | |
| 2.3 non-flammable | | | | | | | |
| 3 FP < 23°C | | | | | | | |
| 3 FP ≥ 23°C to ≤ 60°C | | | | | | | |
| 4.1 | | | | | | | |
| 4.2 | | | | | | | |
| 4.3 liquids | | | | | | | |
| 4.3 solid | | | | | | | |
| 5.1 | | | | | | | |
| 5.2 | | | | | | | |
| 6.1 liquids FP < 23°C | | | | | | | |
| 6.1 liquids FP ≥ 23°C to ≤ 60°C | | | | | | | |
| 6.1 liquids | | | | | | | |
| 6.1 solid | | | | | | | |
| 8 liquids FP < 23°C | | | | | | | |
| 8 liquids FP ≥ 23°C to ≤ 60°C | | | | | | | |
| 8 liquids | | | | | | | |
| 8 solid | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | |

"P" indicates PACKAGED GOODS PERMITTED.

"A" indicates PACKAGED AND BULK GOODS ALLOWED.

"X" indicates NOT ALLOWED.

Remarks related to the information in the table above as applicable:

**NOTE:** Cargoes in bulk may be listed individually by name and class

*Annesso 3*
*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

## ATTESTAZIONE DI IDONEITÀ AL TRASPORTO DI CARICHI SOLIDI PERICOLOSI ALLA RINFUSA
***STATEMENT OF COMPLIANCE FOR THE CARRIAGE OF SOLID DANGEROUS GOODS IN BULK***

***No. ----------------------------***

rilasciata in applicazione delle prescrizioni del …………….
*Issued in pursuance of the requirements of* ……………

per incarico del Governo della
*under the authority of the Government of the*

**REPUBBLICA ITALIANA**
***REPUBLIC OF ITALY***

dal
*by*

……………………………………………….

| Nome della nave<br>*Name of ship* | Nominativo Internazionale<br>*Distinctive Number or Letters* | Porto d'immatricolazione<br>*Port of Registry* | Numero IMO<br>*IMO Number* |
|---|---|---|---|
| | | | |

Tipo di nave: …………………………..
*Type of ship*

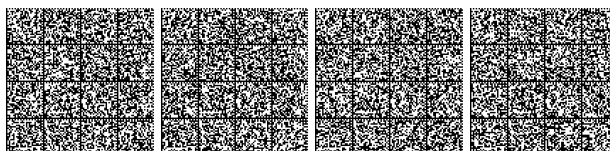
**SI DICHIARA:**
***THIS IS TO CERTIFY:***

che la costruzione e l'equipaggiamento della succitata nave sono stati riscontrati rispondenti alle prescrizioni della reg. **II-2/19** / **II-2/54** SOLAS '74, come applicabile, e del D.P.R. 8 novembre 1991 n. 435, e
*that the construction and equipment of the above mentioned ship were found to comply with the provisions of the reg.* ***II-2/19 / II-2/54*** *SOLAS as applicable, and Decree 8 November 1991, n. 435, and*

2. che la nave è idonea al trasporto dei carichi solidi alla rinfusa indicati a pagina 2 della presente Attestazione a condizione che siano osservate le prescrizioni operative di cui al D.M. 22 luglio 1991;
*that the ship is suitable for the carriage of solid bulk cargoes as specified on page 2 of this Statement subject to operational provisions in the Decree 22 July 1991.*

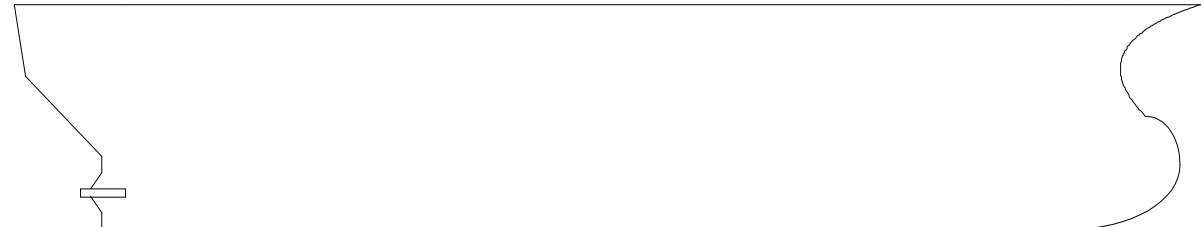
La presente Attestazione e' valida fino al: …………………………………….
*This Statement is valid until:*

Rilasciato a: …………………………………….. il: ………………………….
*Issued at:* *on*

……………………………………………………………….
Firma e timbro/*Signature and seal*

## LOCALI E SPAZI IDENTIFICATI SUL PIANO DI CUI A PAG. 3
***SPACES IDENTIFIED ON HOLD PLAN OF PAGE 3***

| CLASSE<br>*CLASS* | | SPAZI PER IL CARICO<br>*CARGO SPACES* | | |
|---|---|---|---|---|
| | | A | B | C |
| 4.1 | Solidi infiammabili<br>*Flammable solids* | | | |
| 4.2 | Sostanze combustione spontanea<br>*Spontaneous combustion substances* | | | |
| 4.3 | Sostanze reagenti con l'acqua<br>*Substances reacting with water* | | | |
| 5.1 | Sostanze ossidanti<br>*Oxidizing substances* | | | |
| 6.1 | Sostanze tossiche<br>*Toxic substances* | | | |
| 8 | Sostanze corrosive<br>*Corrosive substances* | | | |
| 9 | Sostanze pericolose diverse<br>*Miscellaneous dangerous substances* | | | |
| MHB | Materiali pericolosi alla rinfusa<br>*Materials Hazardous in Bulk* | | | |

**B:** Rinfusa / *Bulk*
**X:** Non ammesso / *Not allowed*
I carichi alla rinfusa sono elencati individualmente per nome e classe di appartenenza a pag. 3
*Cargoes in bulk are listed individually by name and class on page 3*

### LOCALI E SPAZI PER IL CARICO
***CARGO SPACES***

Locali sotto il ponte / *Underdeck spaces*

| Spazi<br>*Spaces* | Descrizione degli spazi per il carico<br>*Description of cargo spaces* |
|---|---|
| **A** | |
| **B** | |
| **C** | |

## ELENCO CARICHI SOLIDI PERICOLOSI
*SOLID DANGEROUS GOODS LIST*

| PRODOTTI<br>*PRODUCTS* | CLASSE<br>*CLASS* | CONDIZIONI PARTICOLARI<br>*SPECIAL REQUIREMENTS* |
|---|---|---|
| | | |

**VIDIMAZIONI RELATIVE ALLE VISITE ANNUALI**
*ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS*

**SI CERTIFICA** che, in occasione della visita prescritta dal ___________________________, la nave è stata trovata rispondente alle pertinenti prescrizioni del Decreto stesso.
***THIS IS TO CERTIFY*** *that, at a survey required by ______________________________, the ship was found to comply with the relevant provisions of said Decree.*

| | |
|---|---|
| Visita annuale<br>*Annual Survey*<br><br>Luogo<br>*Place*<br><br>Data<br>*Date* | Firma e timbro<br>*Signature and seal* |
| Visita annuale<br>*Annual Survey*<br><br>Luogo<br>*Place*<br><br>Data<br>*Date* | Firma e timbro<br>*Signature and seal* |
| Visita annuale<br>*Annual Survey*<br><br>Luogo<br>*Place*<br><br>Data<br>*Date* | Firma e timbro<br>*Signature and seal* |
| Visita annuale<br>*Annual Survey*<br><br>Luogo<br>*Place*<br><br>Data<br>*Date* | Firma e timbro<br>*Signature and seal* |

*Annesso 4*
*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

**ATTESTAZIONE DI IDONEITÀ AL TRASPORTO DI CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA DI CUI GRUPPO A DEL CODICE IMSBC CON CONTENUTO DI UMIDITÀ SUPERIORE ALL'UMIDITÀ LIMITE AL TRASPORTO**
***STATEMENT OF COMPLIANCE FOR THE CARRIAGE OF SOLID GOODS IN BULK HAVING A MOISTURE CONTENT IN EXCESS OF THE TML***

***No. ----------------------------***

rilasciata in applicazione delle prescrizioni del …………….
*Issued in pursuance of the requirements of …………*

per incarico del Governo della
*under the authority of the Government of the*

**REPUBBLICA ITALIANA**
***REPUBLIC OF ITALY***

dal
*by*

…………………………………………….

| Nome della nave<br>*Name of ship* | Nominativo Internazionale<br>*Distinctive Number or Letters* | Porto d'immatricolazione<br>*Port of Registry* | Numero IMO<br>*IMO Number* |
|---|---|---|---|
| | | | |

Tipo di nave: …………………………..
*Type of ship*

**SI DICHIARA:**
***THIS IS TO CERTIFY:***

che la costruzione e l'equipaggiamento della succitata nave sono stati riscontrati rispondenti alle prescrizioni del paragrafo 7.3.2 della Sezione 7 del codice IMSBC, come applicabile, e del D.P.R. 8 novembre 1991 n. 435, e
*that the construction and equipment of the above mentioned ship were found to comply with the provisions of paragraph 7.3.2, section 7 of IMSBC Code, as applicable, and Decree 8 November 1991, n. 435, and*

2. che la nave è idonea al trasporto dei carichi solidi alla rinfusa indicati a pagina 2 della presente Attestazione a condizione che siano osservate le prescrizioni operative di cui al D.M. 22 luglio 1991;
   *that the ship is suitable for the carriage of solid bulk cargoes as specified on page 2 of this Statement subject to operational provisions in the Decree 22 July 1991.*

La presente Attestazione e' valida fino al: …………………………………….
*This Statement is valid until:*

Rilasciata a: …………………………………….. il: ………………………….
*Issued at:* *on*

……………………………………………………………………
Firma e timbro/*Signature and seal*

## LOCALI E SPAZI IDENTIFICATI SUL PIANO DI CUI A PAG. 3
***SPACES IDENTIFIED ON HOLD PLAN OF PAGE 3***

### LOCALI E SPAZI PER IL CARICO
***CARGO SPACES***

Locali sotto il ponte / *Underdeck spaces*

| Spazi<br>*Spaces* | Descrizione degli spazi per il carico<br>*Description of cargo spaces* |
|---|---|
| **A** | |
| **B** | |
| **C** | |

## ELENCO CARICHI SOLIDI
*SOLID GOODS LIST*

| PRODOTTI<br>*PRODUCTS* | CONDIZIONI PARTICOLARI<br>*SPECIAL REQUIREMENTS* |
| --- | --- |
| | |

**VIDIMAZIONI RELATIVE ALLE VISITE ANNUALI**
*ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS*

**SI CERTIFICA** che, in occasione della visita prescritta dal ___________________________, la nave è stata trovata rispondente alle pertinenti prescrizioni del Decreto stesso.
***THIS IS TO CERTIFY*** *that, at a survey required by ______________________________, the ship was found to comply with the relevant provisions of said Decree.*

| Visita annuale<br>*Annual Survey*<br><br>Luogo<br>*Place*<br><br>Data<br>*Date* | Firma e timbro<br>*Signature and seal* |
|---|---|
| Visita annuale<br>*Annual Survey*<br><br>Luogo<br>*Place*<br><br>Data<br>*Date* | Firma e timbro<br>*Signature and seal* |
| Visita annuale<br>*Annual Survey*<br><br>Luogo<br>*Place*<br><br>Data<br>*Date* | Firma e timbro<br>*Signature and seal* |
| Visita annuale<br>*Annual Survey*<br><br>Luogo<br>*Place*<br><br>Data<br>*Date* | Firma e timbro<br>*Signature and seal* |

*Annesso 5*
*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

Alla CAPITANERIA DI PORTO/UFFICIO CIRCONDARIALE/LOCALE MARITTIMO - GUARDIA COSTIERA di ______________________
*To Coast Guard of the Harbour Master Office)*

Il sottoscritto ____________________________ con sede in ____________________
*The undersigned* *Address*
tel. ________________ fax. ___________
*Phone number* *fax number*

armatore/ raccomandatario marittimo della nave _____________ n. IMO ____________
*Owner / ship's agent of the ship* *IMO no*

bandiera ________________ TSL(GT) ___________ data di impostazione chiglia _________
*Flag* *G.T.* *Year of built*

abilitata a navigazione _______________ E.T.A ______________ ormeggio ____________
*Navigation* *E.T.A.* *Berth*

**CHIEDE**
***REQUIRES***

l'autorizzazione all'imbarco e trasporto/il nulla osta allo sbarco sulla/dalla nave predetta dei carichi di cui all'unita scheda di caricazione (*annesso 5 bis*);
*the authorization to load and transport/to unload the cargoes reported in the loading form (annex 5 bis) on / from the mentioned ship;*

**DICHIARA:**
***DECLARES:***

che sulla base delle dichiarazioni ricevute lo stivaggio del carico a bordo sarà effettuato, a cura del comando di bordo, tenendo conto:
*that aboard the stowage of the cargo will be made, by the master, considering:*

1. della certificazione della nave;
   *the ship's certification;*
2. della presenza di altro carico a bordo (merci pericolose e/o derrate alimentari);
   *the dangerous goods and/or foodstuffs aboard the ship;*
3. dei criteri di separazione e stivaggio prescritti dal D.M. 22 luglio 1991 e, solo per navi in navigazione internazionale, delle norme di sicurezza di cui al cap. VI della SOLAS;
   *the methods of segregation and stowage established by D.M. 22 July 1991 and by safety regulations of SOLAS VI;*
4. delle condizioni riportate nel libretto di carico di cui alla regola 7.2 del cap. VI della SOLAS o nel fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico;
   *the booklet according to SOLAS VI/7.2;*
5. del piano di caricazione/scaricazione, concordato tra comandante e rappresentante del terminale di cui alla regola 7.3 del cap. VI della SOLAS (annesso 7).
   *the loading / unloading plan, agreed by master and terminal, according to SOLAS VI/7. (Annex 7).*

**ALLEGA:**
***ENCLOSES:***
………Omissis………

Data ____________________
*Date*

(Nome, cognome e firma)
*(Name, surname and signature)*

*CAPITANERIA DI PORTO/UFFICIO CIRCONDARIALE/LOCALE MARITTIMO* - GUARDIA COSTIERA di ___________________

*HARBOUR MASTER OFFICE COAST GUARD of_____________*

VISTA :
*REGARDING:*
- la sopraccitata istanza e la documentazione allegata;
  *the mentioned application and the enclosed documents;*
- la normativa vigente in materia di trasporto di carichi solidi alla rinfusa.
  *the regulations in force about carriage of dangerous goods in bulk.*

**SI AUTORIZZA L'IMBARCO ED IL TRASPORTO**
***LOADING AND TRANSPORT IS AUTHORIZED***

**NULLA OSTA ALLO SBARCO**
***UNLOADING IS AUTHORIZED***

dei carichi indicati nella scheda di caricazione allegata (tranne quelli cancellati) alle seguenti condizioni:
*of the cargoes reported in the enclosed loading form (except those are deleted) observing the following prescription :*

1. le operazioni di imbarco/sbarco debbono avvenire sotto il controllo del comandante e di un ufficiale di sua fiducia nel rispetto delle condizioni di sicurezza prescritte dalle norme in vigore e senza rischi per le persone e le cose;
   *loading / unloading operations shall be controlled by the master and by an officer whom he can rely on, following the safety regulations, provided for by regulations in force, and shall be done without any hazards for people or things;*
2. il comandante deve attenersi a quanto stabilito dalle norme e certificazioni richiamate nelle premesse;
   *the master shall follow what provided for by the above mentioned regulations and certifications;*
3. la nave deve essere dotata dei mezzi di protezione individuale e dei presidi medico - sanitari prescritti dalle vigenti norme in materia (vale solo per l'imbarco e trasporto);
   *the ship must be equipped with the prescribed individual protective equipments and medical-health aids (only for loading and shipping);*
4. devono essere osservati i criteri di stivaggio previsti dalla normativa applicabile;
   *the stowage methods, prescribed by regulations in force, must be observed;*
5. le operazioni devono svolgersi nel rispetto delle norme di sicurezza di cui alla check-list di sicurezza terra-nave concordata tra il Comandante della nave e il rappresentante del terminale.
   *operations must follow the safety regulations mentioned in the ship-shore check-list, agreed by master and terminal.*

_______________________________________________________________

_______________________________________________________________

Data_______________ (timbro e firma)
*Date* *(Seal and signature)*

*Annesso 5 bis*
*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

| All'Autorità Marittima di<br>*To the Harbour Master Office of* | **SCHEDA DI CARICAZIONE /SCARICAZIONE /TRANSITO DI CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA**<br>***FORM FOR LOADING/UNLOADING/TRANSIT OF SOLID BULK CARGOES*** | | | |
|---|---|---|---|---|
| NAVE:<br>*SHIP'S NAME:*<br><br>Nazionalità:<br>*Nationality:* | Stazza lorda:<br>*Gross tonnage:*<br><br>Uff. iscrizione:<br>*Port of Registry:* | N° iscrizione:<br>*Official number:* | Viaggio da:<br>*Voyage from:*<br><br>a:<br>*to:* | Eventuale scalo in porto italiano:<br>*Italian port of call:* |
| NOME TECNICO DELLA MERCE<br>*TECHNICAL NAME OF THE GOODS* | GRUPPO<br>*GROUP* | QUANTITÀ<br>*QUANTITY* | N° ONU<br>*UN No.* | CLASSE<br>*CLASS* |
| | | | | |

| DOCUMENTI ALLEGATI<br>*DOCUMENTS TO BE ENCLOSED*<br><br>❑<br>❑<br>❑<br>❑ | IL RACCOMANDATARIO MARITTIMO<br>*THE SHIP'S AGENT*<br><br>L'AUTORITÀ MARITTIMA<br>*THE HARBOUR MASTER OFFICE* |
|---|---|

*Annesso 6*
*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

# SCHEDA INFORMAZIONI SUL CARICO
## *FORM FOR CARGO INFORMATION*

<table>
<tr><td>Caricatore<br>*Shipper*</td><td>Numero(i) di riferimento<br>*Reference number(s)*</td></tr>
<tr><td>Destinatario<br>*Consignee*</td><td>Vettore<br>*Carrier*</td></tr>
<tr><td>Nome/mezzo di trasporto Luogo-porto di partenza<br>*Name /means of transport port- place of departure*</td><td rowspan="2">Istruzioni o altro<br>*Instructions or other matters*</td></tr>
<tr><td>Luogo-porto di destinazione<br>*Port- place of destination*</td></tr>
<tr><td>Descrizione generale del carico<br>(Tipo di materiale e pezzatura)<br>*General description of the cargo*<br>*(Type of material, particle size)*</td><td>Massa lorda (kg-tonnellate)<br>*Gross mass (kg-tonnes)*</td></tr>
<tr><td colspan="2">**Specifiche del carico:**<br>***Specification of the cargo:***<br>– Fattore di stivaggio<br>*Stowage factor*<br>– Angolo di riposo<br>*Angle of repose*<br>– Istruzioni per il livellamento<br>*Trimming procedures*<br>– Proprietà chimiche * se presenti pericoli potenziali<br>*Chemical properties * if potential hazard*<br><br>* come classe IMO, n° UN e n° EmS<br>** e.g. IMO class, UN No. and EmS No.*</td></tr>
<tr><td>Speciali proprietà del carico<br>*Relevant special properties of the cargo*</td><td>Certificati addizionali *<br>*Additional certificate(s)**<br>☐ Certificato del contenuto di umidità e del valore di umidità limite per il trasporto<br>*Certificate of moisture content and transportable moisture limit*<br>☐ Certificato attestante l’esposizione all’ambiente<br>*Weathering certificate*<br>☐ Certificato di esenzione<br>*Exemption certificate*<br>☐ Altro (specificare)<br>*Other (specify)*<br><br>* se richiesti<br>** if required*</td></tr>
</table>

| DICHIARAZIONE<br>*DECLARATION*<br>Con la presente dichiaro che la spedizione è completamente e accuratamente descritta e che i risultati delle prove forniti e le altre specifiche, per quanto ne sia a conoscenza, sono corretti e possono essere considerati rappresentativi del carico da imbarcare.<br>*I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be load.* | Nome/qualifica, compagnia/organizzazione di chi firma<br>*Name/status, company/organization of signatory*<br><br>Luogo e data<br>*Place and date*<br><br>Firma per conto del caricatore<br>*Signature on behalf of shipper* |
|---|---|

*Annesso 7*

*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

# Piano di caricazione / scaricazione
# *Loading / Unloading Plan*

Il piano di caricazione / scaricazione deve essere preparato secondo il modello mostrato qui sotto. Può essere utilizzato uno schema differente, assicurandosi che contenga tutte le informazioni essenziali contenute all'interno della cornice più marcata.
*The loading / unloading plan should be prepared in a form such as shown below. A different form may be used provided it contains the essential information enclosed in the heavy line box.*

| Piano di caricazione/scaricazione versione n°<br>*LOADING/UNLOADING PLAN Version No.* | Data<br>*Date* | Nave<br>*Ship* | | | | Viaggio n°<br>*Voyage No.* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Porto di caricazione/ Scaricazione<br>*Load / Unload Port* | Carico<br>*Cargo(es)* | Fattore di stivaggio determinato<br>*Assumed stowage factor of cargo* | Rata di pompaggio della zavorra<br>*Ballast pumping rate* | Densità dell'acqua all'ormeggio<br>*Dock water density* | Max pescaggio disponibile<br>*Max draft available (HW)* | Max altezza sopra la linea di galleggiamento in banchina<br>*Max air draft in berth* |
| Porto di provenienza/ destinazione<br>*To / from Port* | Ultimo carico<br>*Last cargo* | N° di mezzi per la caricazione / Scaricazione<br>*No. of loaders/unloaders* | Rata di caricazione/ scaricazione<br>*Load /unload discharge rate* | | Minimo pescaggio disponibile<br>*Min draft available (LW)* | Max pescaggio all'arrivo<br>*Max sailing/ arrival draft* |

| Tonnellate *Tonnes* / Tipo: *Grade* | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

Totale: *Total* — Tipo: *Grade* — Tonnellate *Tonnes* — Tipo: *Grade* — Tonnellate *Tonnes* — Tipo: *Grade* — Tonnellate *Tonnes* — Totale: *Total:* — Tonnellate *Tonnes*

| Sequenze operative n°<br>*Pour No.* | Carico *Cargo* | | Operazioni di zavorramento<br>*Ballast operations* | Tempo (ore) richiesto<br>*Time (hours) required* | Commenti<br>*Comments* | Valori calcolati *Calculated values* | | | | Valori calcolati *Calculated values* | | | Valori osservati *Observed values* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Pescaggio *Draft* | | Massimo *Maximum* | | Altezza sulla linea di galleggiamento<br>*Air draft* | Pescaggio medio<br>*Draft mid* | Assetto<br>*Trim* | Pescaggio *Draft* | | |
| | Stiva n°<br>*Hold No.* | Tonnellate<br>*Tonnes* | | | | A prua<br>*Fwd* | A poppa<br>*Aft* | BM*<br>*BM** | SF*<br>*SF** | | | | A prua<br>*Fwd* | A poppa<br>*Aft* | A centro nave<br>*Mid* |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

**Non sono ammesse variazioni senza l'approvazione del primo ufficiale.** Se si usano due mezzi di caricazione le sequenze operative vanno numerate 1A, 1B, 2A, 2B ecc.. Tutte le voci dentro la cornice più marcata vanno compilate nel modo più completo possibile, quelle al di fuori sono opzionali.
***No deviation from above plan without prior approval of chief mate.***
*Pours to numbered 1A, 1B, 2A, 2B etc. when using two loaders.*
*All entries in the box must be completed as far as possible. The entries outside the box are optional.*

Firma per il terminale ____________________
*Signed terminal*

Firma per la nave ____________________
*Signed ship*

* I momenti flettenti (BM) e le forze di taglio (SF) vanno espressi come percentuale del valore massimo in porto per le fasi intermedie e del valore massimo in mare per la fase finale. In ogni fase del piano di caricazione/ scaricazione si deve rimanere all'interno dei limiti ammessi in presenza di forze di taglio, di momenti flettenti e in funzione della quantità di carico di ogni stiva, dove applicabile. Le operazioni di caricazione/scaricazione vanno interrotte per permettere lo zavorramento o la discarica della zavorra per rientrare nei limiti previsti.
* *Bending moments (BM) and shear forces (SF) are to be expressed as %age of maximum permitted in port values for intermediate stages, and of maximum permitted at sea values for the final stage. Every step in the loading/unloading plan must remain within the allowed limits for hull girder shear forces, bending moments, and tonnage per hold, where applicable. Loading/unloading operation may have to be paused to allow for ballasting/deballasting in order to keep actual values within limits.*

*Annesso 8*
*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

CHECK-LIST DI SICUREZZA TERRA-NAVE
*SHIP SHORE SAFETY CHECK LIST*

Per caricazione / scaricazione di navi trasportanti carichi solidi alla rinfusa
*For loading or unloading dry bulk cargo carriers*

---

Data: ......................................
*Date*

Porto: .............................................. Terminale / Banchina.....................................
*Port* *Terminal / Quay*

Pescaggio nella zona di ormeggio:......................
*Available depth of water in berth*

Altezza minima riferita alla linea di galleggiamento *: .................
*Minimum air draft **

Nome della nave: ..............................
*Ship's name*

Pescaggio all'arrivo (letto/calcolato): ..................
*Arrival draft (read / calculated)*

Altezza riferita alla linea di galleggiamento: .......................
*Air draft*

Pescaggio alla partenza (calcolato): ....................
*Calculated departure draft...*

Altezza riferita alla linea di galleggiamento: .......................
*Air draft*

*IL termine altezza minima riferita alla linea di galleggiamento deve essere considerato con attenzione: se la nave è su di un fiume o estuario, normalmente questo indica l'altezza massima dell'albero per poter passare sotto i ponti, mentre in banchina indica l'altezza disponibile o richiesta per passare sotto i sistemi di caricazione-scaricazione.
**the term air draft should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under loader or unloader.*

---

Il comandante e il responsabile del terminale, o un loro rappresentante, devono compilare congiuntamente la check-list. Per la sicurezza delle operazioni si richiede che si risponda affermativamente a tutte le domande e che si vistino tutte le voci. Se ciò non è possibile, devono essere forniti i motivi, e gli accordi raggiunti riguardo alle precauzioni da prendere tra la nave e il terminale. Se una domanda non fosse applicabile scrivere "N/A", spiegando, se possibile, il perché.
*The master and terminal manager, or their representatives, should complete the check list jointly. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining why if appropriate.*

| | **NAVE** *SHIP* | **TERMINALE** *TERMINAL* |
|---|---|---|
| **1. Il pescaggio nella zona di ormeggio e l'altezza riferita alla linea di galleggiamento sono sufficienti per le operazioni di caricazione / scaricazione?** ***Is the depth of water at the berth, and the air draft, adequate for the cargo operation to be completed?*** | ☐ | ☐ |
| **2. I sistemi di ormeggio sono adatti per contrastare gli effetti locali della marea, della corrente, delle condizioni meteorologiche, del traffico e delle navi in banchina ?** ***Are mooring arrangement adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside ?*** | ☐ | ☐ |
| **3. In caso di emergenza, la nave è in grado di allontanarsi dalla banchina in qualunque momento ?** ***In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?*** | ☐ | ☐ |
| **4. Esiste un mezzo di accesso sicuro tra la nave e la banchina? Controllato da: Nave / Terminale (sbarrare la voce corretta)** ***Is there safe access between the ship and the wharf? Tended by Ship / Terminal (cross out as appropriate)*** | ☐ | ☐ |
| **5. Il sistema di comunicazione concordato tra la nave e il terminale è operativo ? Metodo di comunicazione......... Lingua............... Canali radio / numeri di telefono........................** ***Is the agreed ship / terminal communications system operative? Communication method ......... Language.............. Radio channels / telephone numbers........................*** | ☐ | ☐ |
| **6. Sono chiaramente identificate le persone a cui fare riferimento durante le operazioni ? Personale di contatto della nave............................... Personale di contatto a terra................................. Ufficio......................................** ***Are the liaison contact persons during operations positively identified? Ship contact persons .................................... Shore contact persons .................................. Location.......................................*** | ☐ | ☐ |
| **7. Ci sono, a bordo, equipaggio e, a terra, personale sufficienti per affrontare un'emergenza ?** ***Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal for emergency?*** | ☐ | ☐ |

| | **NAVE** *SHIP* | **TERMINALE** *TERMINAL* |
|---|---|---|
| **8. Sono state comunicate e concordate operazioni di bunkeraggio ?** ***Have any bunkering operations been advised and agreed?*** | ☐ | ☐ |
| **9. Sono state comunicate e concordate riparazioni alla banchina o alla nave?** ***Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed ?*** | ☐ | ☐ |
| **10. E' stata concordata una procedura per riferire e registrare eventuali danni derivanti dalle operazioni di caricazione / scaricazione ?** ***Have a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed ?*** | ☐ | ☐ |
| **11. La nave è fornita di copia delle norme portuali e del terminale, incluse le prescrizioni di sicurezza ed antinquinamento e i dettagli dei servizi di emergenza ?** ***Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?*** | ☐ | ☐ |
| **12. Il caricatore ha comunicato al Comandante le caratteristiche del carico, secondo quanto indicato dalle prescrizioni del Capitolo VI della SOLAS ?** ***Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter VI of SOLAS?*** | ☐ | ☐ |
| **13. L'atmosfera nelle stive e nei locali chiusi in cui può essere necessario entrare è sicura, sono stati identificati i carichi fumigati ed è stata concordata tra la nave e il terminale la necessità di monitorare l'atmosfera?** ***Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?*** | ☐ | ☐ |
| **14. Sono stati forniti alla nave / terminale il valore della capacità di movimentazione del carico ed ogni valore limite di movimento dei caricatori / scaricatori ?** **Caricatore...............** **Caricatore...............** **Caricatore...............** ***Have cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ?*** ***Loader..............*** ***Loader..............*** ***Loader..............*** | ☐ | ☐ |

| | NAVE *SHIP* | TERMINALE *TERMINAL* |
|---|---|---|
| **15. E' stato definito un piano di caricazione / scaricazione per ogni fase di caricazione/discarica della zavorra o scaricazione/zavorramento ? Copia depositata a .................. *Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stages of loading / deballasting or unloading / ballasting ? Copy lodged with..................*** | ☐ | ☐ |
| **16. Sono state chiaramente identificate nel piano di caricazione / scaricazione le stive in cui si dovrà lavorare, evidenziando la sequenza dei lavori, la quantità e la quantità di carico da trasferire ogni volta che la stiva lavora? *Has the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?*** | ☐ | ☐ |
| **17. E' stata valutata la necessità di livellare il carico nelle stive e concordati il metodo e il grado ? *Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed ?*** | ☐ | ☐ |
| **18. Sia la nave che il terminale sono d'accordo che nel caso in cui il programma di zavorramento rimanga indietro rispetto alle operazioni sul carico, sarà necessario interrompere le operazioni di caricazione / scaricazione finché lo zavorramento non sarà tornato in pari ? *Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up ?*** | ☐ | ☐ |
| **19. Sono state esplicitate alla nave ed accettate, le procedure per la rimozione dei residui di carico dalle stive durante la scaricazione ? *Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?*** | ☐ | ☐ |
| **20. Sono state definite e concordate le procedure per l'assetto definitivo della nave in caricazione ? *Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed ?*** | ☐ | ☐ |

| | NAVE<br>*SHIP* | TERMINALE<br>*TERMINAL* |
|---|---|---|
| **21. Al terminale è stato riferito il tempo richiesto dalla nave per essere pronta a partire, al termine delle operazioni?**<br>***Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?*** | ☐ | ☐ |

---

---

**Ora .................................................**
***Time***

**Data .................................................**
***Date***

**Per la nave .......................................**
***For ship***

**Per il terminale ...................................**
***For terminal***

**Grado**
***Rank***

**Posizione / titolo**
***Position / title.***

*Annesso 8 bis*
*Al Decreto dirigenziale 1340 del 30 novembre 2010*

# LINEE GUIDA PER LA COMPILAZIONE DELLA CHECK-LIST DI SICUREZZA TERRA-NAVE
## *GUIDELINES FOR COMPLETING THE SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST*

Il fine della check-list di sicurezza terra-nave è quello di migliorare il rapporto di lavoro tra la nave e il terminal, e perciò di incrementare la sicurezza durante le operazioni. Malintesi ed errori si hanno quando gli ufficiali delle navi non comprendono le intenzioni del personale del terminal, e lo stesso succede quando il personale del terminal non capisce cosa la nave possa o non possa fare in sicurezza.
La compilazione congiunta della check-list è utile per permettere alla nave e al personale del terminal di riconoscere i pericoli potenziali e meglio prepararsi per affrontarli.
*The purpose of the Ship/Shore Safety Checklist is to improve working relationships between ship and terminal and thereby to improve the safety operations. Misunderstandings occur and mistakes can be made when ships' officers do not understand what the ship can and cannot safely do.*
*Completing the checklist together is intended to help ship and terminal personnel to recognize potential problems, and to be better prepared for them.*

1. **Il pescaggio nella zona di ormeggio e l'altezza riferita alla linea di galleggiamento* sono sufficienti per le operazioni di caricazione / scaricazione?**
   Il pescaggio deve essere determinato sull'intera area che sarà occupata dalla nave, e il terminal deve essere informato dei valori di pescaggio e di altezza massima riferita alla linea di galleggiamento della nave necessari durante le operazioni. Qualora il pescaggio dopo la caricazione determini una ridotta altezza dell'acqua sotto la chiglia, il comandante deve valutare e confermare che il pescaggio proposto per la partenza è sufficiente e sicuro.
   Devono essere fornite alla nave tutte le informazioni disponibili riguardanti la densità e gli inquinanti dell'acqua nella zona di ormeggio.
   *Il termine altezza riferita alla linea di galleggiamento deve essere considerato con attenzione: se la nave è su di un fiume o estuario, normalmente questo indica l'altezza massima dell'albero per poter passare sotto i ponti, mentre in banchina indica l'altezza disponibile o richiesta per passare sotto i sistemi di caricazione-scaricazione.
   ***Is the depth of water at the berth, and the air draught *, adequate for the cargo operations to be completed ?***
   *The depth of water should be determined over the entire area the ship will occupy, and the terminal should be aware of the ship's maximum air draught and water draught requirements during operations. Where the loaded draught means a small underkeel clearance at departure, the Master should consult and confirm that the proposed departure draught is safe and suitable.*
   *The ship should be provided with all available information about density and contaminates of the water at the berth.*
   ** The term air draught should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloaders.*

**2. I sistemi di ormeggio sono adatti per contrastare gli effetti locali della marea, della corrente, delle condizioni meteorologiche, del traffico e delle navi in banchina ?**

Bisogna prestare la dovuta attenzione alla necessità di predisporre efficienti parabordi. Le navi devono rimanere ben assicurate ai loro ormeggi. Lungo i moli e le banchine bisogna evitare l'oscillare delle navi mantenendo ben tesi i cavi di ormeggio; bisogna prestare attenzione ai movimenti delle navi causati dalla marea, dalla corrente, dal passaggio delle altre navi o dalle operazioni in corso.

Non si devono usare insieme nella stessa direzione cavi in acciaio e cime in fibra, a causa della differente elasticità.

***Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside ?***

*Due regard should be given to the need for adequate fendering arrangements. Ships should remain well secured in their moorings. Alongside piers or quays, ranging of the ship should be prevented by keeping mooring lines taut; attention should be given to the movement of the ship caused by tides, current or passing ships and by the operation in progress.*

*Wire ropes and fibre ropes should not be used together in the same direction because of differences in their elastic properties.*

**3. In caso di emergenza, la nave è in grado di allontanarsi dalla banchina in qualunque momento ?**

La nave deve di norma essere in grado di muoversi autonomamente con breve preavviso, a meno che non sia stato raggiunto l'accordo con il rappresentante del terminal e l'autorità portuale, dove applicabile, di tenere ferma la nave.

In caso di emergenza, una nave può incontrare ostacoli nell'abbandonare l'ormeggio con breve preavviso per una serie di fattori. Questi includono la bassa marea, un eccessivo pescaggio, la mancanza di rimorchiatori, l'impossibilità di navigare di notte, il motore principale spento, ecc.. Sia la nave che il terminal devono essere sapere se uno qualsiasi di questi fattori è presente, così da potere prendere ulteriori precauzioni, se necessario.

Le procedure da utilizzarsi in caso di emergenza per le operazioni di allontanamento dall'ormeggio devono essere concordate, tenendo conto dei possibili rischi. Se sono necessari cavi di rimorchio di emergenza, questi devono essere posizionati e assicurati prestando molta attenzione.

***In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?***

*The ship should normally be able to move under its own power at short notice, unless agreement immobilise the ship has been reached with the terminal representative, and the port authority where applicable.*

*In an emergency a ship may prevented from leaving the berth at short notice by a number of factors. These include low tide, excessive trim or draught, lack of tugs, no navigation possible at night, main engine immobilised, etc. both the ship and the terminal should be aware if any of these factors apply, so that extra precautions can be taken if need be.*

*The method to be used for any emergency unberthing operation should be agrees taking into account the possible risks involved. If emergency towing-off wires are required, agreement should be reached on their position and method of securing.*

4. **Esiste un mezzo di accesso sicuro tra la nave e la banchina?**
Il mezzo di accesso tra la nave e la banchina deve essere sicuro e a norma di legge, e deve essere predisposto o dalla nave o dal terminal. Esso deve consistere di una passerella apposita o di una scaletta con una rete di sicurezza sottostante. Il mezzo di accesso deve essere controllato, dal momento che può venire danneggiato dalle variazioni di altezza o di pescaggio; **le persone incaricate di controllarlo devono essere concordate tra la nave e il terminal, e registrate sulla check-list**
La passerella deve essere posizionata in modo che non sia proprio al di sotto del carico sospeso durante la caricazione / scaricazione. Deve essere ben illuminata quando è buio. Un salvagente anulare con sagola galleggiante deve essere sempre disponibile a bordo, vicino alla passerella o alla scaletta di cortesia.
***Is there safe access between the ship and the wharf*** *?*
*The means of access between the ship and the wharf must be safe and legal, and may be provided by either ship or terminal. It should consist of an appropriate gangways or accommodation ladder with a properly fastened safety net underneath it. Access equipment must be tended, since it can be damaged as a result of changing heights and draughts;* ***persons responsible for tending it must be agreed between the ship and terminal, and recorded in the checklist.***
*The gangway should be positioned so that it is not underneath the path of cargo being loaded or unloaded. It should be well illuminated during darkness. A lifebuoy with a heaving fine should be available on board the ship near the gangway or accommodation ladder.*

5. **Il sistema di comunicazione concordato tra la nave e il terminal è operativo ?**
Le comunicazioni tra l'ufficiale responsabile in servizio sulla nave e il personale a terra devono essere mantenute nel modo più efficiente possibile. **Il metodo di comunicazione e la lingua concordati, oltre ai numeri di telefono necessari e/o ai canali radio, devono essere riportati nella check-list.**
***Is the agreed ship/terminal communications system operative*** *?*
*Communication should be maintained in the most efficient way between the responsible officer on duty on the ship and the responsible person ashore.* ***The selected system of communication and the language to be used, together with the necessary telephone numbers and/or radio channels, should be recorded in the checklist.***

6. **Sono chiaramente identificate le persone a cui fare riferimento durante le operazioni ?**
Il personale di controllo a bordo e a terra deve mantenersi in comunicazione costante tra loro e con i rispettivi responsabili. **I loro nomi e, se necessario, dove sono rintracciabili, devono essere riportati sulla check-list.**
Lo scopo è quello di prevenire l'insorgere di situazioni pericolose, ma, se ciò non fosse possibile, un buon sistema di comunicazione e il sapere chi è responsabile possono essere strumenti efficaci per affrontare l'evenienza.
***Are the liaison contact persons during operations positively identified?***
*The controlling personnel on ship and terminal must maintain an effective communication with each other and their respective supervisors.* ***Their names, and if appropriate where they can be contacted, should be recorded in the checklist.***
*The aim should be to prevent development of hazardous situations, but if such a situation does arise, good communication and knowing who has proper authority can be instrumental in dealing with it.*

**7. Ci sono, a bordo, equipaggio e, a terra, personale sufficienti per affrontare un'emergenza ?**

Non è possibile o consigliabile valutare tutte le situazioni, ma è importante che vi sia un sufficiente numero di persone sia a bordo che a terra, durante l'intera durata della sosta della nave, in modo da poter affrontare l'eventuale emergenza.

I segnali da usarsi in caso di una emergenza a terra o a bordo devono essere ben compresi e conosciuti da tutto il personale coinvolto nelle operazioni.

***Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency*** *?*

*It is not possible or desirable to specify all conditions, but it is important that a sufficient number of personnel should be on board the ship and in the terminal throughout the ship's stay, to deal with an emergency.*

*The signals to be used in the event of an emergency arising ashore or on board should be clearly understood by all personnel involved in cargo operations.*

**8. Sono state comunicate e concordate operazioni di bunkeraggio ?**

Devono esseri identificati la persona che a bordo si occupa delle operazioni di bunkeraggio, il tempo necessario, il metodo di rifornimento (da terra con una condotta, con una bettolina ecc.) e la posizione del punto di bunkeraggio a bordo. Le operazioni di bunkeraggio devono essere coordinate con le operazioni relative al carico. Le procedure devono essere concordate con il terminal.

***Have any bunkering operations been advised and agreed*** *?*

*The person on board in charge of bunkering must be identified, together with the time, method of delivery (hose from shore, bunker barge, etc.) and the location of the bunker point on board. Loading of bunkers should be coordinated with the cargo operation. The terminal should confirm agreement to the procedure.*

**9. Sono state comunicate e concordate riparazioni alla banchina o alla nave?**

I lavori che comportano uso di fonti di calore, comprese le saldature, le combustioni o l'uso di fiamme libere, sia che avvengano a bordo che in banchina, necessitano di un permesso particolare.

Per i suddetti lavori è necessario un "certificato di non pericolosità", rilasciato da un consulente chimico di porto.

I lavori sul ponte che possano interferire con le operazioni relative al carico devono essere coordinati.

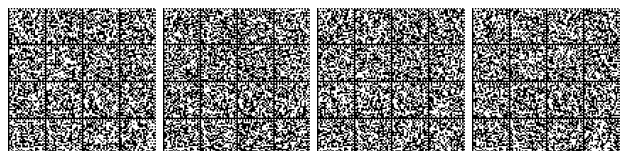
***Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?***

*Hot work, involving welding, burning or use of naked flame, whether on the ship or the wharf may require a hot work permit.*

*In this case a gas free certificate will be necessary, issued by a certified marine chemist approved by Administration.*

*Work on deck which could interfere with cargo work; will need to be coordinated.*

**10. E' stata concordata una procedura per riferire e registrare eventuali danni derivanti dalle operazioni di caricazione / scaricazione ?**

In questo tipo di operazioni possono verificarsi danni. Per evitare contrasti, è necessario concordare, prima dell'inizio delle operazioni commerciali, una procedura per registrare eventuali danni. Un accumulo di lievi danni alle opere in acciaio può causare una significativa perdita in robustezza per la nave, perciò è necessario segnalare ogni danno, in modo da poter provvedere subito alla riparazione.

***Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?***
*Operational damage can be expected in a harsh trade. To avoid conflict, a procedure must be agreed, before cargo operations commence to record such damage. An accumulation of small items of damage to steel work can cause significant loss of strength for the ship, so it is essential that damage is noted, to allow prompt repair.*

**11. La nave è fornita di copia delle norme portuali e del terminal, incluse le prescrizioni di sicurezza ed antinquinamento e i dettagli dei servizi di emergenza ?**
Sebbene molte informazioni vengano normalmente fornite dall'agente marittimo, è opportuno fornire alla nave, al momento del suo arrivo, una scheda informativa contenente queste informazioni e anche ogni regola locale sulla discarica delle acque di zavorra e sul lavaggio delle stive.
***Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services ?***
*Although much information will normally be provided by a ship's agent, a fact sheet containing this information should be passed to the ship on arrival, and should include any local regulations controlling the discharge of ballast water and hold washings.*

**12. Il caricatore ha comunicato al Comandante le caratteristiche del carico, secondo quanto indicato dalle prescrizioni del Capitolo VI della SOLAS ?**
Il caricatore deve fornire al Comandante tutte le informazioni di cui è in possesso riguardanti, per esempio, il tipo di carico, la granulometria, la quantità da imbarcare, il fattore di stivaggio e il contenuto di umidità del carico. L'IMSBC Code fornisce le linee guida a questo riguardo.
La nave deve essere avvisata di ogni materiale che possa contaminare o reagire con il carico pianificato, e la nave deve assicurare che le stive non contengono tali materiali.
***Has the shipper provided the master with the properties of the cargo in accordance with requirements of chapter VI of SOLAS?***
*The shipper should pass to the Master, for example, the grade of cargo, particle size, quantity to be loaded, stowage factor, and cargo moisture content. The IMSBC Code gives guidance on this.*
*The ship should be advised of any material which may contaminate or react with the planned cargo, and the ship should ensure that the holds are free of such material.*

**13. L'atmosfera nelle stive e nei locali chiusi in cui può essere necessario entrare è sicura, sono stati identificati i carichi fumigati ed è stata concordata tra la nave e il terminal la necessità di monitorare l'atmosfera?**
La corrosione della struttura in acciaio o le caratteristiche del carico possono portare alla formazione di un'atmosfera pericolosa. Attenzione va prestata a: la diminuzione dell'ossigeno nelle stive; gli effetti della fumigazione sia del carico da sbarcare, sia del carico da imbarcare, stazionato nei sili, da dove il gas può diffondersi a bordo senza alcun avvertimento; lo sviluppo di gas, velenosi o esplosivi, dalle stive adiacenti o da altri spazi per il carico.
***Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?***
*Rusting of steelwork; or the characteristics of a cargo may cause a hazardous atmosphere to develop. Consideration should be given to: oxygen depletion in holds; the effect of fumigation either of cargo to be discharged, or of cargo in a silo before*

*loading from where gas can be swept on board along with the cargo with no warning to the ship, and leakage of gases, whether poisonous or explosive, from adjacent holds or other spaces.*

**14. Sono stati forniti alla nave / terminal il valore della capacità di movimentazione del carico ed ogni valore limite di movimento dei caricatori / scaricatori ?**

Il numero di mezzi di caricazione / scaricazione da utilizzare deve essere concordato, e le loro capacità di movimentazione devono essere conosciute da entrambe le parti. **Il valore massimo concordato della rata di caricazione / scaricazione deve essere riportato nella chek-list.**

Devono essere indicati i limiti entro cui i mezzi di caricazione / scaricazione devono muoversi. Questa informazione è essenziale quando si pianificano le operazioni relative al carico per una banchina dove una nave deve essere spostata da una posizione ad un'altra per essere caricata. L'equipaggiamento deve venire sempre controllato per riscontrare eventuali difetti e per assicurarsi che sia stato pulito ogni residuo del precedente carico. La precisione dei dispositivi di pesatura deve essere verificata frequentemente.

***Have the cargo handling. capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ?***

*The number of loaders or unloaders to be used should be agreed and their capabilities understood by both parties.* ***The agreed maximum transfer rate for each loader/unloader should be recorded in the checklist.***

*Limits of travel of loading or unloading equipment should be indicated. This is essential information when planning cargo operations in berths where a ship must be shifted from one position to another due to loading. Gear should always be checked for faults and that it is clear of contaminates from previous cargoes. The accuracy of weighing devices should be ascertained frequently.*

**15. E' stato definito un piano di caricazione / scaricazione per ogni fase di caricazione/discarica della zavorra o scaricazione/zavorramento ?**

Se possibile la nave deve preparare tale piano prima del suo arrivo. Per permettere alla nave di farlo, il terminal deve fornire ogni informazione necessaria alla nave a tal proposito. Per le navi che richiedono il calcolo della resistenza longitudinale, il piano deve tenere conto di ogni valore limite ammissibile per i momenti flettenti e per le forze di taglio. Il piano deve essere concordato con il terminal e una copia di esso deve essere consegnata per l'uso da parte dello staff del terminal. Tutti gli ufficiali di guardia a bordo e i sovrintendenti del terminal devono avere accesso ad una copia del piano. Non sono ammesse deviazioni dal piano non concordate con il comandante.

**In accordo con la regola VI/7 SOLAS, si deve presentare una copia del piano all'autorità competente dello Stato del porto. La persona che riceve tale copia va segnata nella check-list.**

***Has a cargo loading and unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting?***

*Where possible the ship should prepare the plan before arrival. To permit her to do so the terminal should provide whatever information the ship requests for planning purposes. On ships which require longitudinal strength calculations, the plan should take account of any permissible maxima for bending moments and shear forces. The plan should be agreed with the terminal and a copy passed over for use of terminal staff. All watch officers on board and terminal supervisors should have access to a copy. No deviation from the plan should be allowed without agreement of the master.*

***According to SOLAS regulation VI/7, it is required to lodge a copy of the plan with the appropriate authority, of the port State. The person receiving the plan should be recorded in the checklist.***

**16. Sono state chiaramente identificate nel piano di caricazione / scaricazione le stive in cui si dovrà lavorare, evidenziando la sequenza dei lavori, la quantità e il tipo di carico da trasferire ogni volta che la stiva lavora?**

Le informazioni necessarie devono essere fornite nel modello mostrato nell'Annesso 6.

***Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?***

*The necessary information should be provided in the form as set out in Annex 6.*

**17. E' stata valutata la necessità di livellare il carico nelle stive e concordati il metodo e il grado?**

Un metodo ben conosciuto è il livellamento che viene effettuato direttamente con la condotta di carico, e questo normalmente fornisce risultati soddisfacenti. Altri metodi usano ruspe, caricatori frontali, deflettori a pala, macchinari di livellamento e anche il livellamento manuale. Il grado di livellamento dipende dalla natura del carico, e deve essere in accordo con l'IMSBC Code.

***Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed ?***

*A well-known method is spout trimming, and this can usually achieve a satisfactory result. Other methods use bulldozers, front-end loaders, deflector blades, trimming machines or even manual trimming. The extent of trimming will depend upon the nature of the cargo, and must be in accordance with the IMSBC Code.*

**18. Sia la nave che il terminal sono d'accordo che nel caso in cui il programma di zavorramento rimanga indietro rispetto alle operazioni sul carico, sarà necessario interrompere le operazioni di caricazione / scaricazione finché lo zavorramento non sarà tornato in pari ?**

Tutte le parti avranno interesse affinchè le operazioni di caricazione / scaricazione non vengano interrotte, se possibile. Comunque, se i programmi relativi al carico o alla zavorra non sono alla pari, deve essere ordinata, e accettata dal terminal, l'interruzione delle operazioni da parte del Comandante per scongiurare la possibilità di sottoporre a sforzi intensi la struttura della nave.

Il piano di caricazione definisce spesso alcune fasi di controllo delle operazioni, quando le condizioni dovranno fornire conferma che le operazioni relative al carico e alla zavorra procedono di pari passo.

Se la rata massima alla quale la nave può ricevere in sicurezza il carico è inferiore alla capacità di movimentazione del terminal, può essere necessario concordare delle pause nel programma di trasferimento del carico a bordo oppure il terminal dovrà far operare i propri macchinari al di sotto della capacità massima.

Nelle zone in cui è probabile incontrare una temperatura ambientale molto bassa, deve essere valutato il potenziale pericolo di congelamento delle zavorre o delle linee relative alla zavorra.

***Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operations, it will be necessary to suspend cargo operations until the ballast operation has caught up ?***

*All parties will prefer to load or discharge the cargo without stops if possible. However, if the cargo or ballast programmes are out of step a stop to cargo handling must be*

*ordered by the Master and accepted by the terminal to avoid the possibility of inadvertently overstressing the ship's structure.*
*A cargo operations plan will often indicate cargo check points, when conditions will also allow confirmation that the cargo and ballast handling operations are in alignment.*
*If the maximum rate at which the ship can safely accept the cargo is less than the cargo handling capacity of the terminal, it may be necessary to negotiate pauses in the cargo transfer programme or for the terminal to operate equipment at less than the maximum capacity.*
*In areas where extremely cold weather is likely, the potential for frozen ballast or ballast lines should be recognized.*

**19. Sono state esplicitate alla nave ed accettate, le procedure per la rimozione dei residui di carico dalle stive durante la scaricazione ?**
L'uso di ruspe, caricatori frontali o martelli pneumatici per smuovere il materiale sfuso, deve essere valutato con cura, in quanto procedure errate possono danneggiare o deformare le strutture in acciaio della nave. Un accordo precedente sulla necessità e il metodo, oltre ad una adeguata supervisione degli operatori, permetterà di evitare reclami o danneggiamenti alla struttura della nave.
***Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted ?***
*The use of bulldozers, front-end loaders or pneumatic/hydraulic hammers to shake material loose, should be undertaken with care as wrong procedures can damage or distort ships' steel work;. Prior agreement to the need and method intended, together with adequate supervision of operators will avoid subsequent claims or weakening of the ship's structure.*

**20. Sono state definite e concordate le procedure per l'assetto definitivo della nave in caricazione ?**
Ogni stima che sia stata effettuata all'inizio delle operazioni di caricazione per aggiustare l'assetto della nave può essere considerata solo come una previsione, e non deve essere tenuta in troppa considerazione. Tale valore ha senso perché assicura che la prescrizione non è stata trascurata o ignorata. I valori effettivi delle quantità e i posizionamenti da utilizzarsi per raggiungere l'assetto definitivo della nave dipendono dalle letture del valore di pescaggio prese appena prima.
**La nave deve essere informata della portata dei mezzi trasportatori, dal momento che tale quantità può essere ingente e può essere caricata ancora merce quando viene dato l'ordine di "interrompere la caricazione". Questo valore deve essere registrato nella check-list.**
***Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed ?***
*Any tonnages proposed at the commencement of loading for adjusting the trim of the ship can only be provisional and too much importance should not be attached to them. The significance lies in ensuring that the requirement is not overlooked or ignored. The actual quantities and positions to be used to achieve final ship's trim will depend upon the draft readings taken immediately beforehand.*
***The ship should be informed of the tonnage on the conveyor system since that quantity may be large and must still be loaded when the order "stop loading" is given. This figure should be recorded in the checklist.***

**21. Al terminal è stato riferito il tempo richiesto dalla nave per essere pronta a partire, al termine delle operazioni?**

La procedura per prendere il largo rimane importante, come lo è sempre stata, e non si deve economizzare su di essa. I boccaporti devono essere progressivamente chiusi al termine delle operazioni, così che solo uno o due di essi rimanga da chiudere al termine delle operazioni relative al carico.

I moderni terminal con pescaggio elevato per grandi navi possono avere alcuni brevi corridoi di transito prima di poter raggiungere il mare aperto. Il tempo necessario per allontanarsi, perciò, può variare tra il giorno e la notte, tra l'estate e l'inverno, o in funzione delle condizioni meteorologiche.

Bisogna avvertire immediatamente il terminal se si ha necessità di un tempo maggiore.

***Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?***

*The procedure of securing for sea remains as important as it ever was, and should not be skimped. Hatches should be progressively secured on completion so that only one or two remain to be closed after cargowork is finished.*

*Modern deep water terminals for large ships may have very short passages before the open sea is encountered. The time needed to secure, therefore may vary between day or night, summer or winter, fine weather or foul weather.*

*Early advice must be given to the terminal if an extension of time is necessary.*

**10A15119**

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2010-SON-240) Roma, 2011 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.